När var det tid att bygga om Slussen

Text Wikipedia, Digitalmuseum, foto Stockholmskällan, Wikipedia, Digitalmuseum, och Anders Dernback.
Bildspel Anders Dernback 2019

Man känner inte till vem som först konstruerade eller byggde slussar. De första dokumenterade slussarna med slussbassänger och enkla portar fanns i Egypten cirka 285 f. Kr, i Kina 984 e.Kr. och i Belgien 1180. Halvslussar fanns i Kina 70 e.Kr. Den moderna kammarslussen utvecklades i Holland runt 1373.

Slussenområdet är ett informellt område mellan Gamla stan och Södermalm i Stockholm som avser stadsområdena kring trafikplatsen Slussen och Karl Johansslussen vid Söderström.

Området avgränsas ungefär av Slussplan i norr, Söderström, Sjöbergsplan, Södermalmstorg och Ryssgården i väst, Katarinavägen i syd samt Katarinahissen och Franska bukten i ost. Det motsvarar det område som av Riksantikvarieämbetet inkluderats i riksintresset Slussen.

Trakten kring åsen mellan Mälaren och Östersjön har i äldre tider haft stor betydelse för Stockholm och Sverige. Här uppstod redan tidigt en trafikknut mellan vatten- och landsvägar.

Genom **landtungan mellan Gamla stan och Södermalm** anlades fram till idag (2014) inte mindre än fyra slussar. Varje nytt slussprojekt föregicks av åratal av diskussioner och utredningar. Den första var **Drottning Kristinas sluss** som existerade mellan 1642 och 1755. Den andra slussen i ordningen fanns mellan 1755 och 1850 och kallades **Christopher Polhems sluss** efter sin konstruktör Christopher Polhem. **Nils Ericsons sluss**, som byggdes 1850, finns kvar än idag men är helt överbyggd och används sedan 1935 för reglering av Mälaren.

Idag domineras Slussenområdet av de kvarvarande delarna av klöverbladskorsningen Slussen som invigdes den 15 oktober 1935 tillsammans med **Karl Johansslussen**. Området är för närvarande och fram till 2025 föremål för ett omfattande ombyggnadsprojekt kallat **Nya Slussen** med en budgeterad kostnad av 12,1 miljarder kronor.

På vikingatiden var vattenvägarna norr och söder om den holmen, som sedermera skulle bli Stadsholmen, den enda segelbara leden mellan Mälaren och Östersjön. Under medeltiden hade Norrström spärrats av med pålspärrar, varpå bara Söderström blev kvar som farbar vattenväg. Vattenförbindelsen via Söderström fick allt större betydelse, både ekonomiskt och strategiskt.

Redan **på 1280-talet** omtalas broar över vattenpassager genom landtungan mellan Stadsholmen och Åsön, nuvarande Södermalm. Vattenpassagerna utgjordes av Lilleström i söder vars övergång hade en vindbrygga. Den norra, Kvarnströmmen, var överbyggd av vattenkvarnar, slakt- och fiskehus. Området (Söderport) var befäst av en vallgrav, en försvarsvall och flera försvars- och porttorn, ett inre, ett mellersta och ett yttre. Det mellersta revs 1637 i samband med bygget för Drottning Kristinas sluss.

Genom dessa torn och över en vindbrygga red **Gustaf Vasa** på sitt intåg i Stockholm **24 juni 1523,** illustrerad på en monumentalmålning av Carl Larsson kring år 1900. Historikern Anders Fryxells skildring av händelsen: "Det skedde midsommarafton 1523. Ridande på en hög och ståtligt smyckad häst, omgifven af riddare och unga hofmän i glänsande rustningar och följd av af en oräknelig hop, nalkades Gustaf från Södermalm till staden. Vid porten mötte honom de äldsta och förnämsta af borgerskapet och lämnade honom stadens nycklar. Glada strämmade de så länge instängda och förtryckta borgarne mot friheten, sina befriare och sina kommande landsmän till mötes." Inre och yttre Södre Torn syns även längst ner till höger på Vädersolstavlan från 1535.

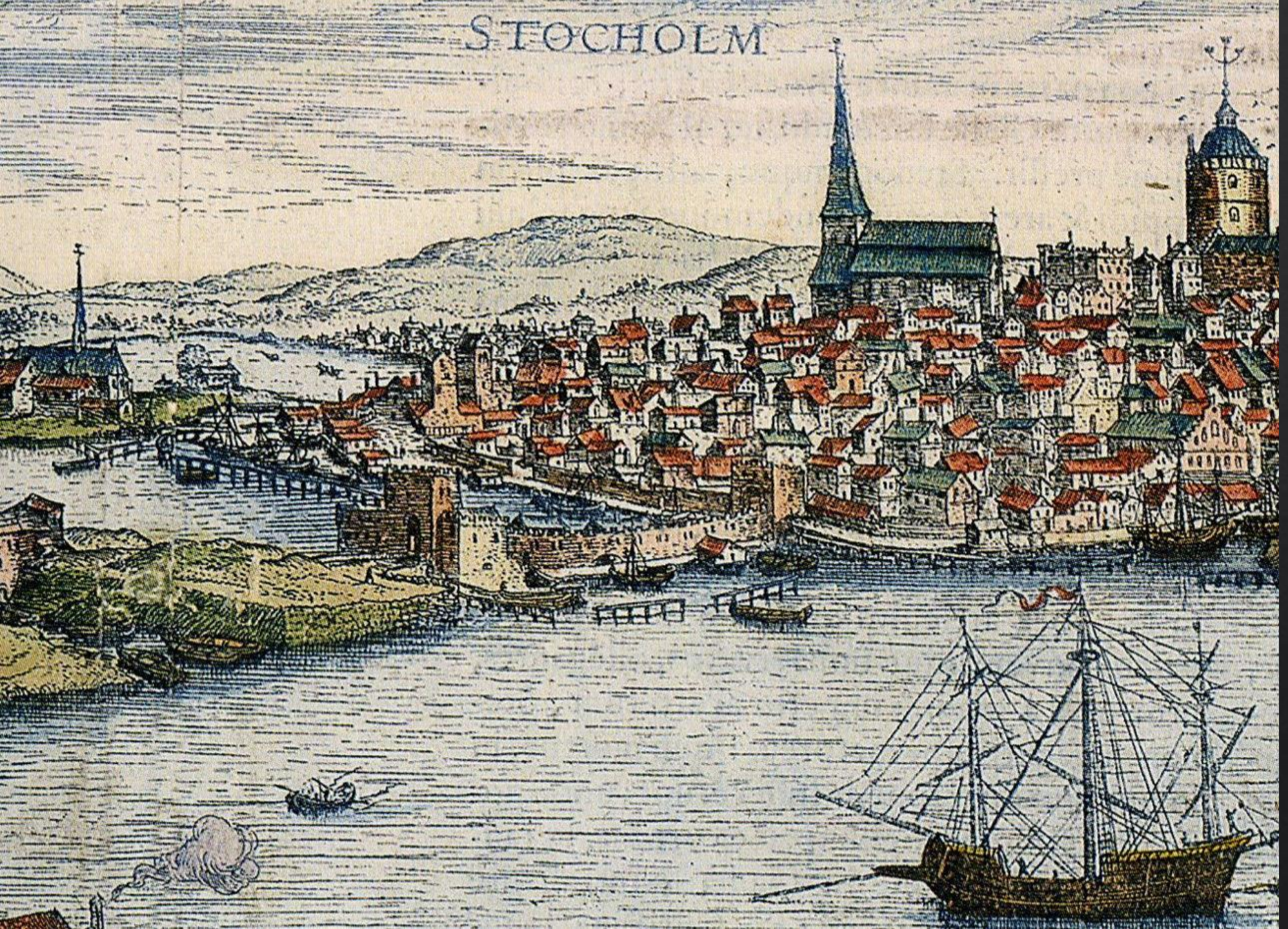
Med **landhöjningen i Stockholmstrakten** och den större skillnaden mellan Mälarens och Saltsjöns nivå blev det allt svårare att passera Söderström, speciellt i samband med vårfloden. Man var tvungen att mot avgift låta dra eller staka båtarna i vattenströmmen vilket med tiden blev både farligt och opraktiskt. Många fartyg gick på grund i det grunda vattnet. Att anlägga en sluss på platsen för Lilleström var ett sätt att lösa problemet.

Vid **1630- och 1640-talen** präglades Stockholm av intensiv stadsplane- och byggverksamhet. Den medeltida småstaden skulle på kort tid förvandlas till en av Europas modernaste huvudstäder. Gränsen mellan Södermanland och Uppland, som tidigare gick genom Gamla stan flyttades till Lilleström. Under amiralen och överståthållaren Clas Larsson Fleming utfördes de första regleringarna på Norr- och Södermalm, allt under överinseende av hans chef **Axel Oxenstierna**. Nu skulle även den farliga och omoderna fartygspassagen mellan Mälaren och Saltsjön byggas bort och den **tekniska kunskapen hämtades från Holland**

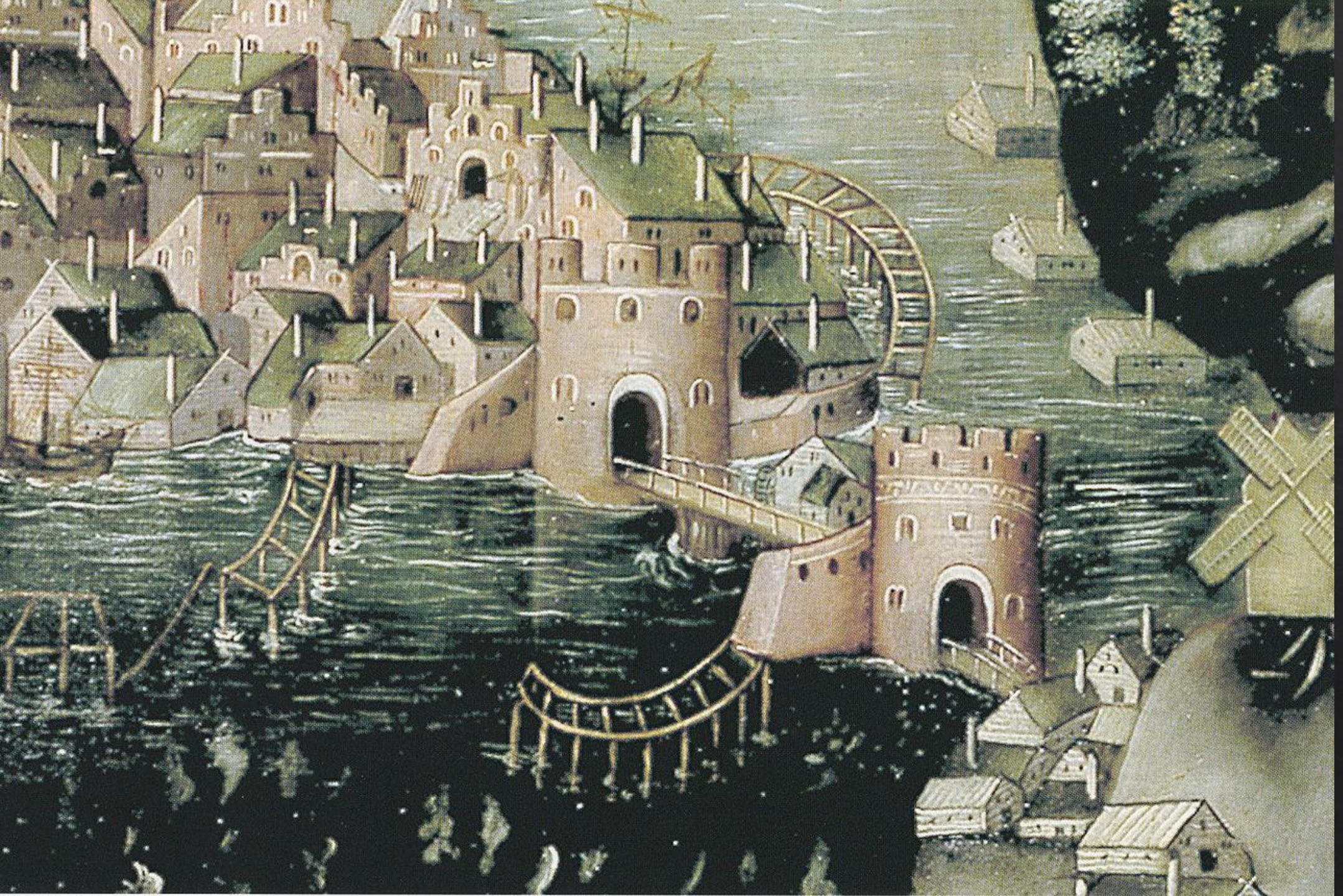
Medeltidsmuseum
Foto Anders Dernback

Ombyggnad Av Slussen

1625 – 1640 – 1702 – 1733 – 1828 - 1885 – 1930 – 2015/2016



Området innan en sluss fanns, 1560-tal.



Slussenområdet 1535 på Vädersolstavlan.

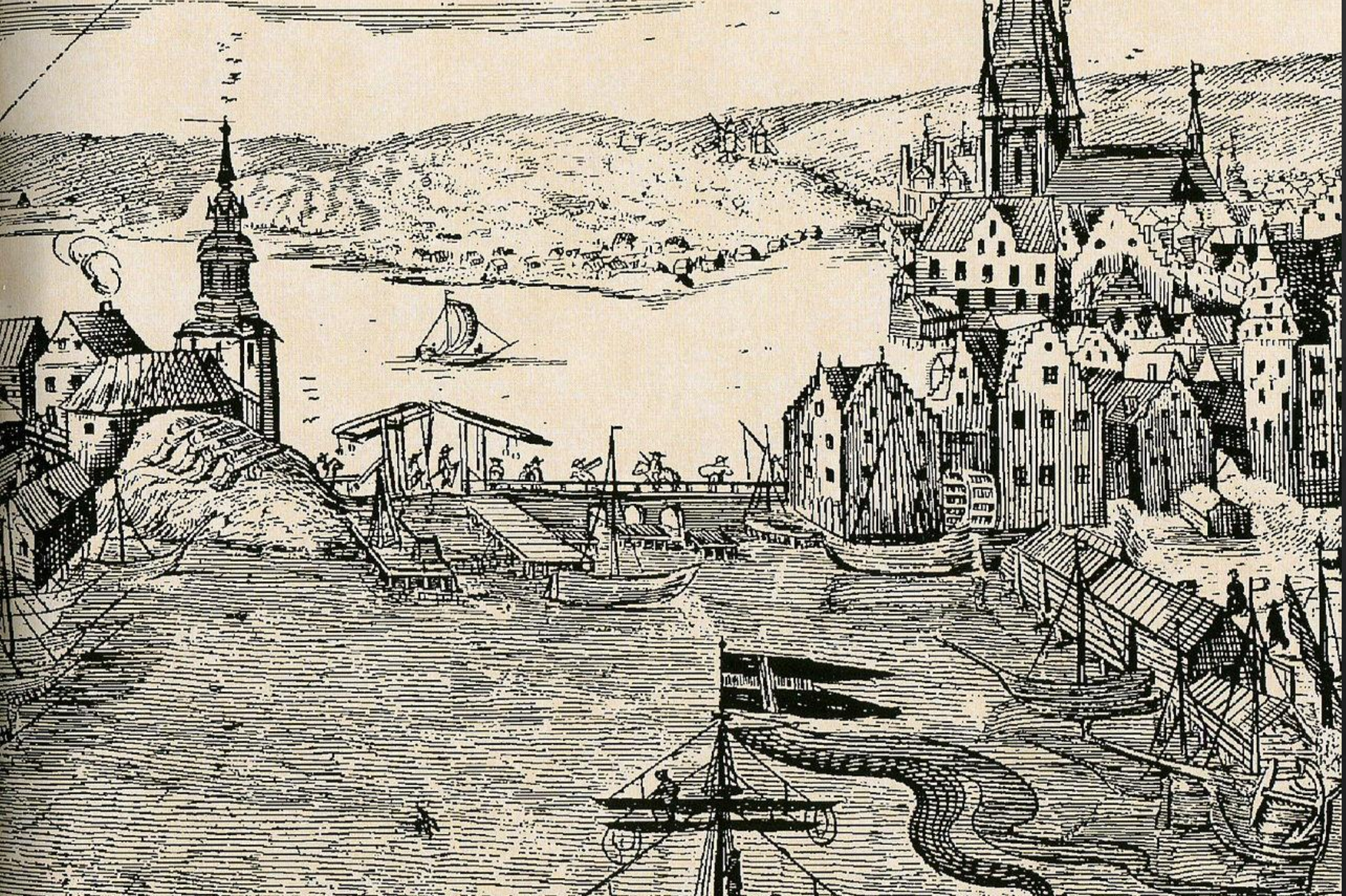
Drottning Christina

Kristina, senare Kristina Alexandra, född 8 december (enl. g.s.) 1626 på slottet Tre Kronor, död 19 april (enl. n.s.) 1689 i Rom

Drottning Kristinas sluss, 1642 och ny bebyggelse på Södermalmssidan

Den första slussen på denna plats kallas Drottning Kristinas sluss eller Kristinaslussen efter dåvarande regent i Sverige: Drottning Kristina. Den konstruerades och byggdes av holländare **mellan 1637 och 1642**. Kristinaslussen blev 5,92 meter bred och 1,48 meter djup, längden var troligen 39,96 meter, eller i dåvarande måttenhet (fot): 20 fot bred, 5 fot djup och 135 fot lång.

När anläggningen varit i drift i tjugo år flyttades järnhanteringen 1662 Järntorget i Gamla stan till Järngraven vid Södermalmstorg, beläget söder om Drottning Kristinas sluss. På 1660-talet uppfördes här Södra stadshuset efter ritningarna av dåvarande stadsarkitekten i Stockholm, Nicodemus Tessin d.ä. Huset skulle fungera som generalfaktorikontor, ett huvudkontor för internationell handel. Via Järngraven gick 40 procent av världens järnexport som huvudsakligen utgjordes av stångjärn från Bergslagen. Redan i början av 1700-talet hade Drottning Kristinas sluss blivit för liten och krav på en ny, större och bättre sluss framfördes.



Drottning Kristinas sluss 1650

Polhem, Christopher (1661 - 1751)

Med en outtröttlig energi och framåtanda verkade Christopher Polhem som företagare och uppfinnare i ett land som under hans livstid gick från stormakt till vetenskapsnation. 1716 adlades han av Karl XII för sina insatser för Sveriges tekniska utveckling.

Slussbygget i Stockholm var det sista stora åtagandet för Christopher Polhem. Han var nu gammal och fick bäras ner till slussen för att se sitt verk. Arbetet leddes av hans son Gabriel. Christopher Polhem dog 1751, 90 år gammal.

Christopher Polhems sluss, 1755

Det skulle ta nästan 50 års diskussioner och utredningar innan bygget med den nya slussen kom igång **år 1744.** Uppdraget att leda arbetena gick till ingenjören, byggmästaren och arkitekten Christopher Polhem (även kallad "den svenska mekanikens fader") som då var 83 år gammal. Den nya slussen blev 44,4 meter (150 fot) lång, 9,47 meter (32 fot) bred och 2,96 meter (10 fot) djup. Den var till en början utrustad med endast en vindbrygga. Den kallades "Röda slussen" och flankerades av fyra torn i rött tegel, där maskineriet för vindbryggan fanns. Den östra vindbryggan byggdes 1793, den var mindre och kallades "Blå slussen" efter den blåmålade upphissningsanordningen

Polhem tillämpade samma byggnadsmetod som holländarna med Kristinaslussen: han lät bygga en kassun av trä vid Kornhamnstorg som flottades på plats och kläddes med kalksten[9]. Polhem avled 1751 i ”hetzig feber” och hans son **Gabriel Polhem slutförde projektet. Anläggningen invigdes den 2 maj 1755.**

En mycket detaljrik modell över Polhems sluss finns på Tekniska museet i Stockholm. Modellen byggdes 1766 av Jonas Norberg som var föreståndare på Kungliga Modellkammaren och en av Polhems närmaste medarbetare. Norberg hade även varit med om själva slussenbygget femton år tidigare och han kände till dess konstruktion in i minsta detalj. Modellen tillverkades för att vara en sorts "reparationshandledning"

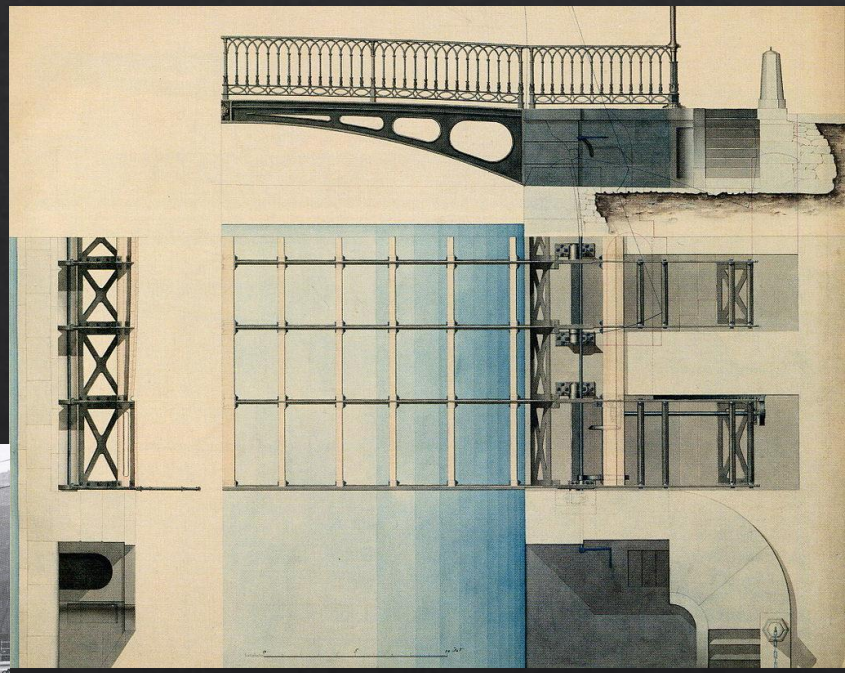
"Röda slussen" enligt en oljemålning av Anders Holm 1780.

1700 talssopor funna vid utgrävning

I motivet finns flera olika färd- och kommunikationsmedel. De cyklar, åker tåg och spårvagn, gammaldags droska eller häst och vagn. Vid kajen finns olika slags båtar, med segel eller sådana som drivs med ånga. Och över taket syns trådar. Det är telefonledningar som tidigare spändes upp en och en över hustaken. År 1898

Konstnär
Tholander, Carl August
(1829-1910)

Nils Ericsons sluss var den tredje slussen i ordningen som anlades på det nuvarande Slussenområdet i Stockholm, konstruerad av Nils Ericson och invigd den 28 november 1850. Slussen föregicks av Christopher Polhems sluss från 1755 och efterträddes av Karl Johansslussen från 1935.



Ericsons ritning för klaffbron.

Slussenområdet 1849

Nils Ericsons sluss, 1850

Under 1800-talets första hälft hade Christopher Polhems sluss från 1755 blivit också för liten. Krav på en större och djupare sluss restes. Särskilt bättre djup var viktigt för alla tegeltransporter från Mälardalens talrika tegelbruk. **År 1836 beviljade kung Karl XIV Johan medel för en ny slussanläggning** under förutsättning att Stockholms stad skulle stå för lika mycket. Två gånger utlyste staden en tävling, men ingen anmälde sig och tidigare förslag som bland annat omfattade en helt ny vattenväg via Årstaviken och Hammarby sjö förkastades. Slutligen erbjöd sig Nils Ericson 1845 att rita en ny sluss och leda arbetet. Hans förslag gick ut på att anlägga den nya slussen norr om den gamla i den så kallade Kvarnströmmen. Ericsons sluss blev 45 meter lång, men 9,5 meter bred och 3,6 meter djup.

Slussenområdet på 1860-talet

Slussenområdet 1885

https://sv.wikipedia.org/wiki/Nils_Ericsons_sluss#/media/Fil:Slussenomr%C3%A5det_1885.JPG

Slussportarna gick snabbare att öppna och stänga än de gamla och över slussbassängens båda ändar byggdes moderna klaffbroar med två klaffar vardera. Den **28 november 1850 invigdes anläggningen** av kung Oscar I med familj.

Efter att Nils Ericsons sluss hade tagits i bruk 1850 gestaltades platsen strikt symmetriskt med nya Ericsons sluss i norr och gamla Polhemsslussens kanal i syd, den senare kringbyggd av en saluhall kallad Fiskarhuset. Däremellan anlades, närapå kvadratiskt, Karl Johans torg med den central placerade Karl XIV Johans staty från 1854. I samband med bygget av Karl Johansslussen 1935 däckades Nils Ericsons sluss över och används sedan dess som regleringsränna för Mälaren.

Regleringsförslag i början av 1900-talet

Ökande trafik på vatten, på vägarna och på spår i kombination med ständiga broöppningar för Nils Ericsons sluss ledde kring sekelskiftet 1900 till omfattande trafikproblem i Slussenområdet. En lång rad ingenjörer och arkitekter sökte en lösning på problemet. År 1895 presenterade ingenjörerna Johan Gustaf Richert och Fredrik Enblom två alternativ till ombyggnad av Slussenområdet med en ny stor sluss. Det ena alternativet föreslog en nordlig placering diagonalt genom Gamla stans södra kvarter Narcissus, Cadmus, Achilles och Mesusa. Det andra förordade en central placering över Karl Johans torg. År 1902 kom Richert och Enblom med ytterligare ett förslag där Södra stadshuset revs och ett helt nytt Södermalmstorg skulle skapas, samtliga förslag förkastades

År 1905 framlades en ny lösning av Richert och Enblom där arkitekt Isak Gustaf Clason stod för den estetiska gestaltningen i nybarock. Ferdinand Boberg, dåvarande chef för Stockholms Byggnadskontor utformade 1906 en egen monumentallösning. Även Bobergs förslag förutsatte en rivning av Södra stadshuset, vilket inte gillades av Samfundet S:t Erik och Svenska Teknologföreningen. 1913 presenterade den ansedde arkitekten Carl Bergsten ett eget förslag där Södra stadshuset bevarades. Under första världskriget vilade frågan. Efter kriget och fram till 1930 ökade trafiken ungefär 800 procent. En trafikräkning år 1930 visade att cirka 240 000 människor passerade slussbroarna dagligen, av dessa färdades cirka 150 000 personer med spårvagn eller buss. Bilar kunde köa i timmar och uttrycket Slusseneländet lanserades.

Nils Ericsons sluss 1900.

Karl Johansslussen (även Karl Johan-slussen) är den fjärde slussen i ordningen som anlades på nuvarande Slussenområdet. Anläggningen har sitt namn efter kung Karl XIV Johan, och byggdes för båttrafik genom Söderström mellan Mälaren och Saltsjön. Efter 36 år av utredningar och fyra års byggtid invigdes slussen den 15 oktober 1935 tillsammans med trafikplatsen Slussen. Karl Johansslussen föregicks av Nils Ericsons sluss från 1850. Dess slussränna finns kvar men är helt överbyggd och används sedan 1935 för reglering av Mälaren. Den första slussen på denna plats var Drottning Kristinas sluss från 1642. I samband med bygget för Nya Slussen kommer en ny sluss med en bredare slusskanal att anläggas.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Karl_Johansslussen#/media/Fil:Slussen_2009dd.jpg

1901

Stockholms
Spårvägsmuseum

Utsikt över Slussen år 1900

Fotograf Swinhufvud, Axel (1888-1978)

Isak Gustaf Clasons slussenförslag, 1905.

1922

Stockholms
Spårvägsmuseum

Slussbron 1925, från Karl Johans torg

Brunnsbacken vid Slussen från söder, år 1927

Slussen, 1925.

Stockholms Spårvägsmuseum

1927

1930

Stockholms Spårvägsmuseum

Trafikapparaten Slussen hade tre slingor: Pelikanslingan i väst, Norra slingan i norr och Södra slingan i syd. Samtliga fick sina namn 1935.

Foto 1930

Karl Johansslussen

Karl Johansslussen var den **fjärde slussen i ordningen** som anlades på landtungan mellan Gamla stan och Södermalm. Byggarbetena påbörjades och avslutades samtidigt med trafikplatsen Slussen. Slusskanalen och -bassängen placerades rakt över dåvarande Karl Johans torg mittemellan de två tidigare slussarna och för att undvika framtida trafikstörningar utfördes broarna fasta. Under byggarbetena, som varade fyra år, kunde inga båtar och fartyg passera Söderström, de fick istället använda den nya vattenvägen via Årstaviken och Hammarby sjö, kallad Hammarbyleden, som öppnade för trafik 1929.

Ett nytt Slussenområde behövdes, som fick ta hänsyn till sjö-, land- och spårtrafik och inte som tidigare bara till sjötrafiken genom slussen. I april 1931 sammanträdde Slussbyggnadskommittén för första gången. Det högsta ansvaret hade borgarrådet Yngve Larsson, som var ordförande för 1930 års trafikkommitté, Slussbyggnadskommittén och gatunämnden. Planeringsarbetet leddes av ingenjör Gösta Lundborg på stadsplanekontoret och arkitekt Tage William-Olsson, 1934 blev Holger Blom ansvarig arkitekt för projektet medan William-Olsson kvarstod som fristående konsult.

Stockholms Sluss. Gamla slussboden eller bazarbyggnaden vid Karl Johans torg, före rivning.

Slussenområdet 1930

https://sv.wikipedia.org/wiki/Nils_Ericsons_sluss#/media/Fil:Slussenomr%C3%A5det_1930.JPG

1931
Under ombyggnad

Fotograf
Söderberg, John

1949

Fotograf
Cronquist, Gustaf W:son (1878-1967)

År 1932

Tunnelbanestation vid Slussen år 1934, med Södermalmstorg och Gamla Stan i bakgrunden.

Slussområdet under ombyggnad år 1934 .

1936

Fotograf
Bladh, Oscar
(1895-1973)

Slussen, Södermalmstorg
Kommunikationer,
Spårvagnar, Bussar
I vattnet syns fundament för den nya järnvägsbron mellan Södermalm och Norrmalm, som byggdes mellan 1950 och 1954. Den nya järnvägsbron ersatte den gamla från 1871.

År 1952 foto

Fotograf
Aftontidningen,
Gustavsson, B.

Slussbassängen var 75 meter lång, 10 meter bred och 3,5 meter djup. Den segelfria höjden ligger mellan 4,9 meter och 5,5 meter beroende på det aktuella vattenståndet. Slussportarna öppnas och stängs genom att lyftas upp till taket eller sänkas ner därifrån. Varje port har ett eget maskineri. Denna typ av fällbara slussportar är ovanlig och kan öppnas och stängas oberoende av vattentrycket. Carl Bjuke, chef för konstruktionskontoret och kapten vid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ansvarade för arbetena med slussen. Slussmaskineriet förnyades 1977, då tillkom även den lilla manöverhytten som hänger mellan två pelare.

Nya Slussen avser projektet att riva och nybygga trafikplatsen och båtslussen i Slussenområdet mellan Gamla stan och Södermalm i Stockholm. För den arkitektoniska utformningen står arkitektfirmorna Foster+Partners med Berg Arkitektkontor. I Stockholms stads handlingar används ibland termen Projekt Slussen medan Nya Slussen kallades ett vinnande tävlingsförslag från 2004 som var framtaget av Nyréns Arkitektkontor.

Byggstarten för den nya slussenanläggningen skedde 2016

Områdets framtid

Delar av Slussens trafikapparat uppvisar idag omfattande skador som lappas och lagas varje år. Värst är sättningsskador i korsningens östra del som beror på bristfällig utförd grundläggning. Enligt en byggnadsinventering utförd av Stockholms stadsmuseum 2005 är däremot Karl Johanslussens granitsidor, portar och kajer mycket välbevarad. På 1990-talet började Slussens underhållsbehov och framtid att diskuteras på allvar.

2007 utlystes en ny arkitekttävling och flera arkitektkontor inkom med förslag till en nygestaltning av Slussenområdet, bland dem fanns Nyréns Arkitektkontor, Foster+Partners med Berg Arkitektkontor, Wingårdh Arkitektkontor, BIG (Bjarke Ingels Group) och Atelier Jean Nouvel. Den 17 april 2009 meddelades att majoriteten i Stockholms Stadshus tänkte gå vidare med förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor. I september 2013 vann detaljplanen för Nya Slussen laga kraft.

Byggstarten skedde sommaren 2016 efter att ha uppskjutits flera gånger.

1966

Fotograf
Trapp, Håkan

2014

2012

https://sv.wikipedia.org/wiki/Slussenomr%C3%A5det#/media/Fil:Slussen_flygfoto.JPG

https://sv.wikipedia.org/wiki/Slussenomr%C3%A5det#/media/Fil:Slussen,_flygfoto_2014-09-20.jpg

Byggarbeten för "Nya Slussen" i mars 2019.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Nya_Slussen#/media/Fil:Nya_Slussen,_mars_2019.jpg